



68 Veduta dello spazio esterno principale: sulla destra la vecchia stazione, sulla sinistra la rotonda di ingresso e la pensilina di collegamento con la nuova addizione.

View of the main external space, with the old station on the right and the entrance rotunda and the canopy linking it to the new addition on the left.

Antón Capitel

La stazione urbanizzata

The Urbanized Station

Stazione di Atocha / Atocha
Station, Madrid

Rafael Moneo

Foto di / Photos by **Paolo Rosselli**

Se l'architettura di Rafael Moneo trova spesso la sua spiegazione più rilevante nelle circostanze di ciascun progetto concreto, e cioè nel programma dell'edificio, nel carattere che per esso si considera adeguato e nel luogo in cui si insedia, il caso della stazione di Atocha a Madrid può essere considerato un vero paradigma di tale metodo. Comprendere il problema e, molto concretamente, il difficile luogo in cui è situata la vecchia stazione è fondamentale per apprezzare appieno quest'opera, una delle più importanti e, senza dubbio, la più irta di difficoltà nella qualificata produzione dell'architetto spagnolo.

Il luogo di Madrid chiamato Atocha si trova all'estremità del Paseo – o Salón – del Prado, costruito alla fine del diciottesimo secolo per iniziativa di Carlo III, il re “colto”. Adornato da grandi fontane ispirate a figure mitologiche – Cibeles (la Terra), Apollo (il Sole), Nettuno (il Mare) – e situato nel fondovalle che separa l'antica città del tempo dei re di casa d'Austria, a ovest, dalla lussuosa tenuta reale conosciuta come “el Buen Retiro”, a est, il Salón del Prado era diventato la passeggiata principale della corte. Per urbanizzarlo nella zona sud – fino all'Atocha – furono costruiti il museo di Scienze naturali (oggi museo del Prado),

opera somma del grande architetto neoclassico spagnolo Juan de Villanueva, e il Giardino botanico reale. In seguito fu costruito anche l'Ospedale generale, già nell'Atocha, che rimase incompiuto (oggi Museo nazionale e Centro d'arte Regina Sofía). Da un lato, il Paseo del Prado è diventato l'inizio del nuovo asse strutturale della città. Proseguendo nel Paseo de Recoletos prima, nel Paseo de la Castellana poi e infine nel suo prolungamento di epoca moderna, ha determinato la crescita della città verso nord, completando in tal modo il vecchio asse est-ovest definito dalla Calle de Alcalá. Alcalá e Prado-Castellana costituiscono oggi una sorta di “cardo” e “decumano” del centro della capitale. Dall'altro lato, grazie alla sua posizione, il Paseo del Prado è diventato anche la via più attraente e importante di Madrid. Nel corso del diciannovesimo e del ventesimo secolo grandi istituzioni pubbliche e private vi hanno situato le loro sedi. Il palazzo di Villahermosa (oggi museo Thyssen, realizzato da Moneo), la banca di Spagna, la borsa di Madrid, l'edificio della posta centrale, i grandi alberghi di lusso Ritz e Palace, il Ministero della marina, fino all'enorme edificio franchista della Delegación de Sindicatos (realizzato dal famoso architetto razionalista Francisco Cabrero, oggi ministero della Sanità) hanno completato l'urbanizzazione e l'edificazione settecentesche. Architettura neoclassica e tardoneoclassica, eclettismo *beaux-arts*, eclettismo spagnolo, razionalismo: il Paseo del Prado, come l'intero asse della Castellana, è una vetrina della storia dell'architettura della capitale spagnola.

Il problema del Salón del Prado è sempre stato la parte terminale (o iniziale, come si preferisce): il sito di Atocha, il cui nome deriva da un antico convento oggi distrutto, dal punto di vista geografico è una sorta di postazione irregolare su una improvvisa caduta del terreno, che ha reso impossibile il proseguimento della passeggiata. Si è cercato di dominare il sito fin dall'antichità. Già nel di-

cottesimo secolo il largo piazzale è stato ampliato verso sud con un “tridente” barocco: gesto che si è poi rivelato inutile tanto che oggi passa del tutto inosservato. Villanueva ha costruito nelle vicinanze, sulle colline del Retiro, il suo piccolo, magnifico e palladiano Osservatorio astronomico. Alla fine del diciannovesimo secolo, ad Atocha sono stati costruiti l'accademico Ministero dell'agricoltura, e la stazione, opera dell'“architettura del ferro” di Alberto del Palacio. La città si è estesa su entrambi i lati della ferrovia, che ha occupato lo scosceso dirupo che prosegue verso sud la valle del Paseo.

Tutti questi sforzi hanno conferito un'immagine al luogo, che tuttavia ha continuato a essere uno spazio urbano disordinato e incerto. Per accogliere le rotaie dei treni, la vecchia stazione era stata situata a un livello molto più basso di quello della piazza, cosicché tra stazione e piazza non vi era un buon collegamento e il dirupo occupato dalla ferrovia apriva la vista su una città degradata e, in lontananza, sull'aspra steppa castigliana. Ricordo il commento di un amico architetto davanti a quel paesaggio desolato: “Si direbbe che qui cominci l'Africa”.

Negli anni trenta un grande tunnel ferroviario ha unito, sotto il Paseo del Prado e il Paseo de la Castellana, la stazione di Atocha con la stazione prevista all'altro estremo della città, oggi realizzata. Così all'inizio degli anni ottanta si è deciso di ampliare la vecchia stazione con il duplice obiettivo di potenziare le reti ferroviarie metropolitane e di rigenerare il sito mediante una configurazione che lo riscattasse in modo definitivo, evitandone il lento degrado. Il concorso, ristretto ai più importanti architetti spagnoli, è stato vinto da Rafael Moneo.

La prima decisione del progetto è stata quella di cambiare l'accesso principale: la vecchia stazione era a una quota troppo bassa per garantire un solido ed efficace collegamento tra il fronte e la città. L'accesso laterale permetteva di mante-

nere il grande dislivello sopra le rotaie, chiave di qualsiasi buona soluzione.

Come elemento articolatore tra il nuovo accesso e le varie parti previste per il complesso è stato progettato un piccolo, monumentale volume rotondo, che funge da entrata pedonale e da lucernario. In questo modo si conduce sia la gente sia la luce verso un'area importante, la stazione delle linee regionali, disposta sotto la quota della strada per occupare il dislivello di cui si è parlato. Dal "tempietto" parte l'attraente ed efficace discesa verso i marciapiedi ferroviari. Poiché la copertura della stazione delle linee regionali coincide con il livello della strada, vi è stato previsto un parcheggio, punteggiato da un sistema di lucernari sopra i binari e caratterizzato dall'attraente ripetizione di piccole cupole metalliche. In questo modo è stato valorizzato il parcheggio e si è dato un senso alla superficie così estesa e bassa aprendo le viste urbane del "dirupo" ferroviario. Ma dal punto di vista formale l'ingresso rotondo è anche un elemento "classico" e isolato, che serve da emblema e riconoscimento della stazione ed è situato in un punto strategico dal quale è possibile verificare come in quel sito abbondino le architetture isolate, come, in un certo senso, faccia parte di esse. Dai dintorni del tempietto si scorge il volume monumentale del grande edificio dei Sindicatos, il Ministero dell'agricoltura e, a una scala diversa, il fragile volume a cupola dell'Osservatorio astronomico, la torre neomedioevale del Panteón de Hombres Ilustres, alcune cupole e i cornicioni delle rotonde degli edifici residenziali. Il sito di Atocha, per la sua irregolarità planimetrica e altimetrica, è sempre stato un instabile compromesso tra la città chiusa e la città aperta, tra la continuità urbana e il paesaggismo pittoresco. La nuova stazione cerca di stabilire un equilibrio definitivo con le stesse armi: con un gioco di unità e varietà.

Il tempietto d'ingresso imita gli elementi isolati o semi-isolati del sito, affermando il dialogo tra le emergenze formali che lo

qualificano e lo connotano. In esso architettura classica e architettura moderna si confondono deliberatamente in un gesto di armonia globale.

La stazione delle linee regionali alla quale si accede dal tempietto, con una visione solo interna, è stata progettata utilizzando il calcestruzzo come nelle grandi opere pubbliche e con un rapporto di scala simile. Una soluzione logica, ma quasi obbligata data la natura e la posizione della stazione; una soluzione imposta anche dalla necessità di promozione ed esecuzione dei lavori. Lo spazio si configura soltanto tramite la struttura, in un modo poco comune nell'architettura contemporanea, che evoca con efficacia le emozioni dell'ingegneria e dell'architettura moderne dei primi decenni del secolo. Le finiture e le protezioni di ferro fuso nobilitano ulteriormente la presenza della struttura, con sottili allusioni all' "organico" e al senso unitario della costruzione in cemento armato. L'itinerario pedonale dall'entrata-lucernario ai marciapiedi offre una speciale attrattiva: dopo le prime discese un largo piano inclinato conduce direttamente alle sale d'aspetto, che servono da belvedere sulle rotaie. Grandi pilastri cilindrici con capitelli fungiformi presidiano questi spazi preliminari e un gioco di scale e passerelle permette di dominare la zona dei marciapiedi e di scendere verso di essi nel punto desiderato. Data la sua posizione seminterrata, la stazione delle linee regionali si presenta come uno spazio ombroso, con un carattere meridionale, simile a quello di una moschea, che la differenzia dalla stazione più grande.

La stazione grande si percepisce soltanto come una copertura. Come nel caso di quella piccola, ci sono diversi accessi, ma quello principale, pedonale e viario, è situato dietro al tempietto, attraverso l'edificio contiguo. Così gli edifici principali, il vecchio e il nuovo, sono uniti dalla propria funzione: l'uno funge da atrio per l'altro; entrambi sono situati alla stessa quota e sono le due uniche ar-

chitetture di grande volume che dialogano tra loro. La vecchia stazione integra al suo interno la nuova architettura ospitando le scale mobili di discesa.

Fatte queste integrazioni, le altre caratteristiche fondamentali della nuova stazione sono diverse, come se l'intenzione progettuale fosse stata quella di ottenere un oggetto architettonico di natura opposta. I due edifici sono infatti connotati da una forte relazione volumetrica e funzionale e da una radicale opposizione nella concezione formale.

La stazione moderna è a forma di parallelepipedo semplice, mentre la stazione vecchia ha una copertura a volte e una forma complessa. Nella sua stazione, Alberto del Palacio ha progettato una grande luce, Moneo oppone invece alla vecchia idea di spazio unico una "sala ipostila" con un alto bosco di pilastri. Nei primi decenni della costruzione delle grandi stazioni ferroviarie l'idea della grande luce favoriva l'interesse dello spazio, ma in realtà si trattava più di un'esibizione che di una reale necessità: la grande luce rappresentava un elemento di interesse in se stessa, doveva dimostrare con la sua spettacolarità la perfezione delle strutture metalliche e della tecnologia che l'aveva resa possibile.

Ma i treni sono limitati, come gli uomini. Oggi per qualificare lo spazio di una stazione non è più necessario prescindere da supporti relativamente vicini e il desiderio di una grande luce è decaduto. Questa viene adottata soprattutto negli atrii, per ottenere un effetto di maggiore ricchezza e diafanità dello spazio, mentre per i marciapiedi si preferisce una soluzione che segue la longitudinalità dei binari, con coperture che si appoggiano con maggiore facilità. Seguono questo criterio sia la stazione madrilenica di Chamatín (a nord) che la più recente stazione di Santa Giusta a Siviglia, progettata da Ortiz e Cruz. E anche quella di Atocha, nella quale il vecchio edificio è diventato un atrio e il nuovo è costituito dai marciapiedi ferroviari.

Moneo ha riservato la grande luce della

struttura alla stazione delle linee regionali, compensando così gli svantaggi dati dalla sua posizione interrata. Alle ferrovie di lunga percorrenza è stato destinato uno spazio aperto la cui caratteristica principale è quella della grande altezza, che consente alla stazione di emergere dalla sua bassa quota per offrire il secco volume come "fondale" della composizione generale.

Le colonne cilindriche di calcestruzzo, che connotano lo spazio interno con un effetto formale tanto attraente quanto unico, sostengono una struttura di copertura la cui soluzione unitaria e autonoma è sottolineata dai lucernari che ne separano i moduli. Questa struttura a pianta romboidale – la nuova stazione ha dovuto adottare una posizione obliqua –, grazie al senso di movimento che le dà l'acciaio, si inserisce invece nella vasta tradizione organica delle strutture "fungiformi", quella cioè che abbraccia sia la Johnson di Wright sia il "palazzo" torinese di Pier Luigi Nervi.

Per concludere, è importante notare qualcosa che, sebbene ovvio, di solito non viene segnalato: la svelta ed elegante torre con orologio accanto al lucernario rotondo indica il cambiamento di accesso della vecchia stazione. Torre, lucernario e stazione vecchia sono i tre volumi principali del complesso, tre volumi dall'aspetto isolato le cui immagini alludono a una composizione storica ben nota, quella di un complesso ecclesiastico: basilica, battistero e campanile. Ciò testimonia l'apprezzamento di Moneo per la tradizione – anche nel servirsi di immagini ecclesiastiche per edifici civili –, ma diventa anche emblematico dello strumento progettuale che egli adotta: rinunciare a qualsiasi idea di unità, tanto erronea quanto impossibile, per stabilire un dialogo tra forme diverse.

Il problema di Atocha è stato finalmente superato. La città è completamente cambiata e l'effetto metropolitano così a lungo perseguito in un sito tanto difficile è stato finalmente prodotto. L'Africa non inizia più qui.

■ If the architecture of Rafael Moneo often finds its most meaningful explanation in the circumstances of each concrete project, that is in the program of the building, the “character” that is considered suitable for it and for the site on which it is set, the case of Atocha Station in Madrid can be regarded as a true paradigm of this method. An understanding of the problem and, in concrete terms, the difficult location in which the old station was situated is fundamental to the full appreciation of this work, one of the most important and, without doubt, the most fraught with problems that the Spanish architect has tackled over the course of his eminent career.

The place in Madrid called “Atocha” is located at the end of the Paseo—or Salón—del Prado, built at the end of the eighteenth century on the initiative of the “cultivated” King Charles III.

Adorned with large fountains representing mythological figures—Cybele (the Earth), Apollo (the Sun), and Neptune (the Sea)—and situated along the line of the valley floor that separates the old city dating from the time when Spain was ruled by the Austrian royal house, to the west, from the luxurious royal estate known as “el Buen Retiro,” to the east, the Salón del Prado had become the principal promenade for the Court. In order to urbanize its southern section—as far as Atocha—the Museum of Natural Sciences (now the Prado Museum), a superb work by the great Spanish neo-classical architect Juan de Villanueva, and the Royal Botanical Garden were built. Later these were joined by the General Hospital, already located in the Atocha area, which was left incomplete (and is now the Queen Sophia National Museum and Art Center).

On the one hand, the Paseo del Prado has turned into the beginning of the city’s new structural axis. Continued first with the Paseo de Recoletos and then the Paseo de la Castellana, and finally with its extension in the modern era, it has determined the city’s expan-

sion to the north, thereby complementing the old east-west axis defined by the Calle de Alcalá. Today Alcalá and Prado-Castellana constitute a sort of “cardo” and “decumanus” of the capital’s center. On the other hand, the Paseo del Prado’s position has made it the most attractive and important street in Madrid. Over the course of the nineteenth and twentieth centuries, major public and private institutions have chosen to locate their headquarters on it. The Villahermosa Palace (now the Thyssen Museum, designed by Moneo), the Bank of Spain, the Madrid Stock Exchange, the Central Post Office, the large Ritz and Palace luxury hotels, the Navy Ministry, and the enormous Francoist building of the Delegación de Sindicatos (built by the famous rationalist architect Francisco Cabrero, now the Ministry of Health) were added to the eighteenth-century urbanization and constructions. With buildings in a succession of styles, from neoclassicism and late neoclassicism to beaux-arts eclecticism, Spanish eclecticism, and rationalism, the Paseo del Prado, like the whole axis of the Castellana, is a showcase of the history of architecture in the Spanish capital.

The problem of the Salón del Prado has always been its final (or initial, if you prefer) part: from the geographical viewpoint, the site of Atocha, whose name derives from an ancient monastery that is no longer in existence, is a sort of irregular position set on a sudden drop in the ground, which made it impossible to continue the promenade. Attempts have been made to master the site ever since antiquity. In the eighteenth century the broad square was enlarged to the south by a baroque “trident”: a gesture that proved pointless and now passes completely unobserved. Nearby, on the hills of the Retiro, Villanueva built his small, magnificent, and Palladian Astronomical Observatory. At the end of the nineteenth century the academic Ministry of Agriculture and the Station were built at Atocha, the latter a work of

“iron architecture” by Alberto del Palacio. The city has expanded on both sides of the railroad, which has occupied the steep and rocky ridge that extends the valley of the Paseo to the south.

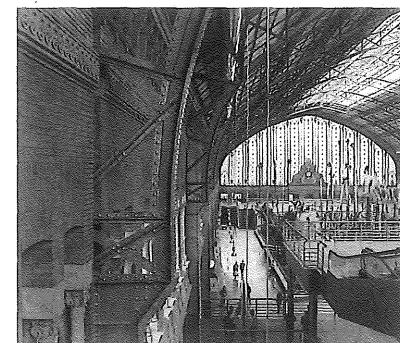
All these efforts have bestowed an image on the place, and yet it has remained a confused and uncertain urban space. In order to accommodate the tracks of the trains, the old station had been situated at a much lower level than that of the square, with the result that there was not a good connection between station and square and that the ridge occupied by the railroad offered a view of a city in decay and, in the distance, the harsh Castilian steppe. I recall the comment of an architect friend of mine on seeing that desolate landscape: “One would say that Africa begins here.”

In the thirties a large railroad tunnel was dug under the Paseo del Prado and the Paseo de la Castellana, linking the Atocha station with the one planned at the other end of the city, which has now been constructed. So at the beginning of the eighties the decision was taken to enlarge the old station, with the twofold objective of improving the metropolitan rail network and of regenerating the site by means of a configuration that would bring about a definitive revival, putting a stop to the slow process of its decay. The competition, restricted to the most important architects in Spain, was won by Moneo.

The first decision in the process of design was to change the main entrance, as the old station was set at too low a level to ensure a solid and effective link between the front and the city. Placing the entrance at the side made it possible to maintain the level high above the tracks, which was the key to any good solution. A small and monumental round volume was designed as an element of articulation between the new entrance and the various parts of the complex, serving both as an entrance for pedestrians and a skylight. This was a way of conducting people as well as light toward an impor-

Scorci della vecchia stazione trasformata in serra per piante tropicali, progetto dello studio Eupalinos.

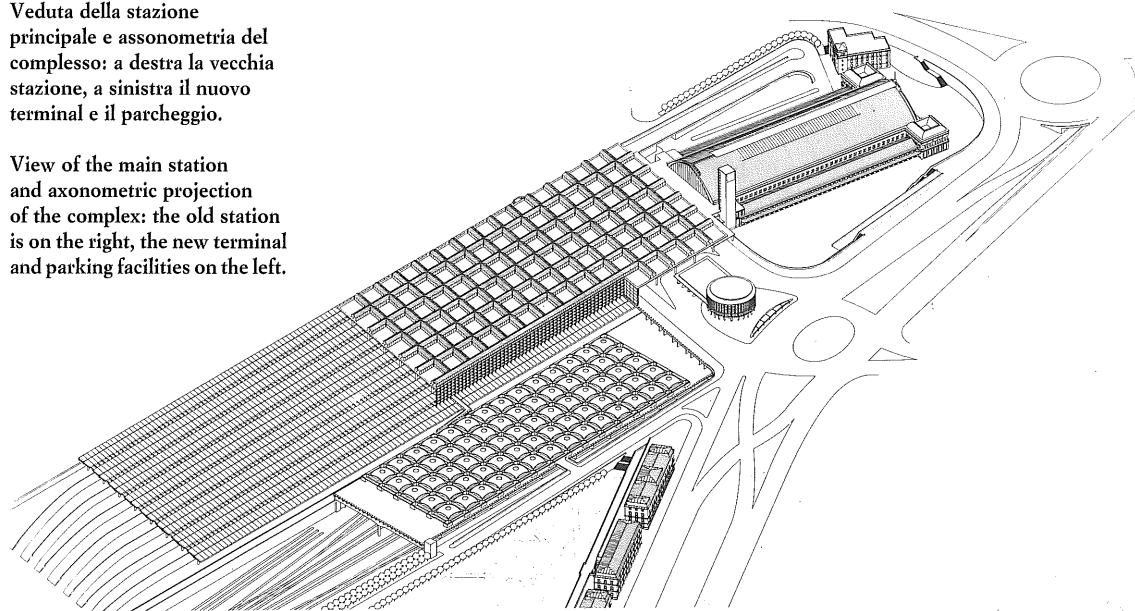
Views of the old station, converted into a glass-house for tropical plants, to a design by the Eupalinos studio.





Veduta della stazione principale e assonometria del complesso: a destra la vecchia stazione, a sinistra il nuovo terminal e il parcheggio.

View of the main station and axonometric projection of the complex: the old station is on the right, the new terminal and parking facilities on the left.



tant area, the station for the city suburbs, set below the level of the street to fill the gap referred to above. This “templet” marks the beginning of the attractive and efficient descent toward the railroad platforms. Since the roof of the suburban station is set at the same level as the street, it is used as a parking lot, pierced by a system of skylights above the tracks and characterized by an attractive set of small metal domes. In this way the parking facilities have been turned into a positive feature rather than treated as an afterthought, and meaning has been given to the large, flat surface, offering a view of the railroad “ridge.” From the formal point of view, however, the round entrance is also a “classical” and isolated element, which serves as an emblem and identification mark for the station. It is located at a strategic point from which it is possible to see how isolated works of architecture abound on that site: how, in a way, it is one of them. From the area around the “templet” it is possible to make out the monumental volume of the large building of the Sindicatos, the Ministry of Agriculture, and, on a different scale, the fragile dome-shaped volume of the Astronomical Observatory, the neo-medieval tower of the Pantheon of Illustrious Men, and a few cupolas and crowning sections of the rotundas of the residential buildings. The site of Atocha, owing to its irregularity of plan and height, has always been an unstable compromise between closed and open city, between urban continuity and picturesque scenery. Consequently the new station seeks to establish a definitive equilibrium by the same means: through a skillful juggling of unity and variety. Thus the entrance “templet” imitates the isolated or semi-isolated elements of the site, establishing a dialogue between the prominent large and small features that distinguish and connote it. The structure is a deliberate blend of classical and modern architecture in a gesture of overall harmony.

The suburban station to which the “templet” provides access, and which can only be seen from the inside, has been designed with a concrete structure typical of major buildings, on a scale similar to that of public works. This choice is both a logical and almost an obligatory one given its nature and position, and is also imposed by the need to carry out the work with despatch. Thus the space is given its shape by the structure alone, in a way that is uncommon in contemporary architecture and that is reminiscent of the striking works of modern engineering and architecture dating from the first few decades of the century. The finishings and protective covers of cast iron further ennoble the already noble appearance of the imposing structure, with subtle allusions to the “organic” and to the unitary sense of the reinforced-concrete construction.

The pedestrian route from the entrance-skylight to the platforms offers a special attraction: after the first descents a broad ramp leads directly down to the waiting rooms, which offer a view of the tracks. Large cylindrical pillars with mushroom-shaped capitals preside over these preliminary spaces and a series of staircases and footbridges allow people to see the whole area of the platforms and to descend to it at the desired point. Given its sunken position, the suburban station has the appearance of an umbraculum, a shaded space with an air of the south, rather like that of a mosque, which differentiates it from the larger station. Only the roof of the larger station is visible from the outside. As with the smaller one, there are many entrances, but the main one, for pedestrians and vehicles, is located behind the “templet” and passes through the adjoining building. Thus the main buildings, the old one and the new, are united by the fact that the former acts as an entrance hall for the latter, that both are situated at the same level, and that they are the only two works of architecture of a large size that hold a dialogue with one another.

The old station brings the new architecture inside itself by housing the elegant and rationalist down escalators.

Apart from these integrations, the other characteristics of the new station are different, as if the aim behind its design had been to produce an architectural object of opposite nature. In fact the two buildings are closely related in the volumes and functions and radically opposed in their formal conception.

The modern station has the simple form of a parallelepiped, while the old station has a vaulted roof and a complex form. Alberto del Palacio designed his station with a great span, while Moneo has replaced the old idea of a single space with that of a “hypostyle” containing a forest of tall pillars.

In the early decades of the construction of the great railroad stations the idea of the broad span made the space interesting, but actually it was more a question of showing off than of real necessity: the large span represented an element of interest in its own right, and its spectacular character was intended to demonstrate the perfection of the metal structures and of the technology that had made it possible.

But trains are narrow and so are people. Nowadays it is no longer necessary to do without relatively close-set supports in order to make the space of a station attractive and the desire for large spans has lapsed. They are now used chiefly for booking halls, to obtain an effect of greater richness and transparency of space, whereas for platforms a solution is preferred that is suited to the longitudinal character of the tracks and uses roofs that can be supported with greater ease. This criterion has been adopted at Chamatin Station in Madrid (to the north) and in the more recent Santa Giusta Station in Seville, designed by Ortiz and Cruz. And in that of Atocha, where the old station has been turned into a booking hall and the new one is made up of the railroad platforms.

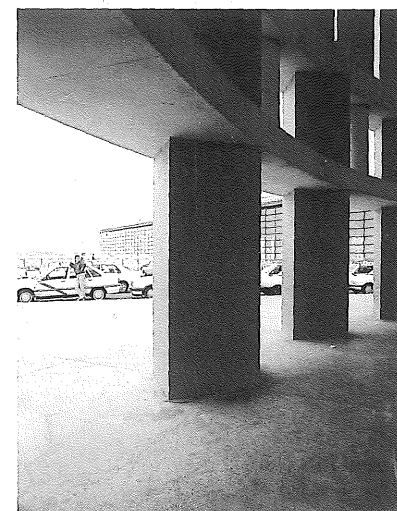
Moneo has reserved the large span for

the structure of the suburban station, thereby compensating for the disadvantages of its underground location. He has given the long-distance trains an open space whose principal characteristic is its great height, which allows it to emerge from its low level and present its spare volume as a “backdrop” to the general composition.

The cylindrical columns of concrete, which create a formal effect in the interior that is as attractive as it is unique, support a roof structure whose unitary and autonomous design is underlined by the skylights that separate its modules. This structure, with its rhomboid plan—for the new station has had to adopt an oblique position—and the sense of movement that the steel imparts to it—, belongs to the great organic tradition of “mushroom-shaped” constructions, including such famous examples as Wright’s Johnson Building and Pier Luigi Nervi’s exhibition hall in Turin.

One last aspect should be pointed out, an aspect that, though obvious to all, is not usually mentioned: the slender and elegant clock tower next to the round skylight that indicates the change in the entrance to the old station. Tower, skylight, and old station are the three main volumes of the complex: three volumes with an isolated appearance whose images allude to a well-known historic composition, that of a church complex: basilica, baptistry, and campanile. This not only testifies to Moneo’s appreciation of tradition—which extends to the use of ecclesiastic images for civil buildings—but is also an emblem of his principal approach to design: renouncing any idea of unity, as mistaken as it is unattainable, in order to establish a dialogue between different forms.

The tough problem of Atocha has finally been solved. The city has been completely changed here and the metropolitan effect that has been sought for so long on such a difficult site has finally been achieved. This is no longer the point where Africa begins.



La rotonda di ingresso.

View of the entrance rotunda.



Stazione di Atocha / Atocha
Station, Madrid

Rafael Moneo

Con/with: José Miguel León,
Emilio Tuñón (stazione delle
linee regionali / regional line
station); Emilio Tuñón, Javier
Revillo (stazione delle linee
principali e spazi esterni / main
line station and external spaces)

La decisione del Ministero dei trasporti di affrontare la trasformazione globale della stazione di Atocha quadruplicandone la capacità e l'intenzione espressa nel piano generale dall'amministrazione di liberare la Glorieta di Carlo V dallo "scalextric", sono i due punti essenziali intorno ai quali ruota la complessa unità urbana che possiamo chiamare "operazione Atocha". La vecchia pensilina. La difficoltà dell'operazione risiedeva nell'inclusione della vecchia stazione nel nuovo complesso. La proposta prevede la conservazione integrale della vecchia pensilina di Alberto del Palacio; i servizi e le attività che vi si svolgevano rimarranno invariati.

La piazza della stazione. L'evoluzione della città ha fatto sì che quella che è sempre stata una quota relativamente bassa rispetto al tracciato viario (la spianata dei marciapiedi è a quota 619,37 metri) adesso risulti scollegata dalle strade sulle quali scorre il traffico rotabile (a quote che variano da 625 a 628,50 metri). La piazza diventa un grande spazio aperto, caratterizzato da un intenso movimento di pedoni, da una ricca attività commerciale e dalla bellezza della vecchia stazione.

Stazione delle linee regionali. Il progetto per questa nuova stazione si basa su un

tracciato ferroviario chiaramente definito che comprende dieci binari serviti da cinque marciapiedi; gli assi del tracciato sono un dato fisso del progetto, come la dimensione dei marciapiedi (7 metri) e la quota del sistema ferroviario (611,05 metri) determinata dal tunnel della Castellana, nel quale i binari convergono formando un fascio. Il collegamento con la stazione di lunga percorrenza (situata a quota 619,37 metri), la stazione della metropolitana (620,00 metri) e la stazione degli autobus (628,50 metri) coincide con la testa della stazione delle linee regionali, per ottenere una naturale economia di movimenti. La testa diventa così uno "scambio" che deve intendersi come il pezzo architettonico chiave che dà soluzione al problema posto dall'operazione Atocha.

Stazione di lunga percorrenza. Il progetto di questa stazione si basa su un tracciato precedentemente definito che comprende quindici binari serviti da otto marciapiedi di dieci metri di larghezza a quota 617,80 metri. Il tracciato della struttura risponde ai due orientamenti chiave: quello stabilito dalla testa della vecchia stazione e la direzione del fascio di rotaie su cui viene costruita la stazione delle linee regionali. Seguendo queste direttrici

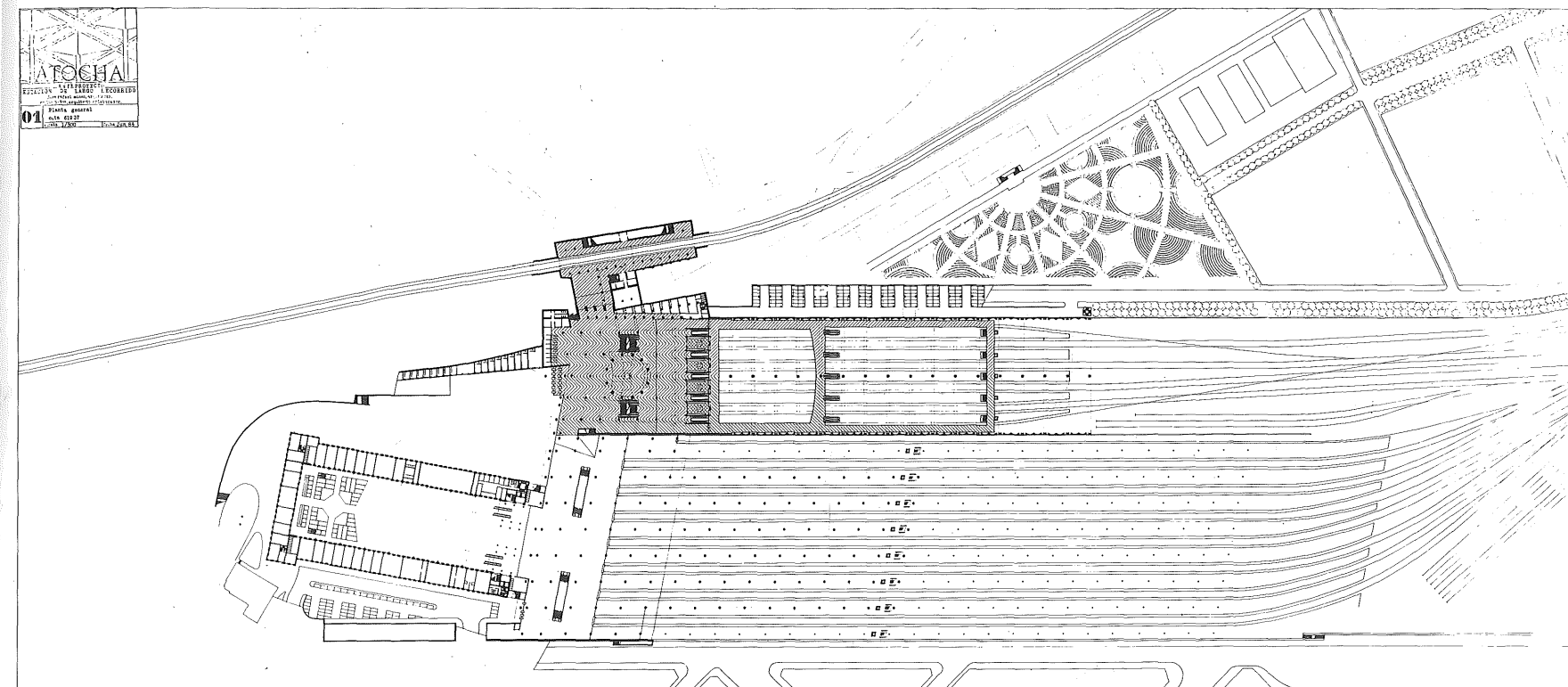
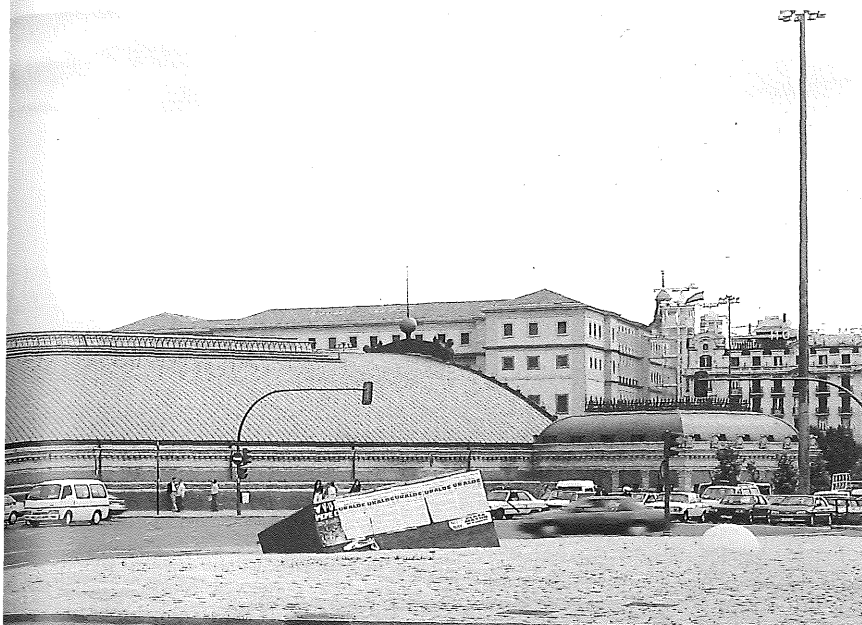
– che definiscono gli assi ortogonali di entrambe le stazioni – si costruisce una maglia leggermente obliqua che collega le due stazioni.

Parcheggio. La copertura dei marciapiedi della stazione delle linee regionali diventa (a quota 624,30 metri) un parcheggio con una capacità di 669 veicoli. Sono previste anche due aree di parcheggio collegate alla stazione di lunga percorrenza: una nell'atrio degli arrivi e l'altra sulla piattaforma di accesso alla quota 628,37 metri, con una capacità di 168 veicoli, per l'accesso dei privati.

■ *The decision by the Ministry of Transport to carry out a comprehensive transformation of Atocha Station, quadrupling its capacity, and the aim of freeing Charles V's Glorieta from the "scalextric" that was expressed by the Administration in the General Plan are the two inevitable poles around which turns the complex urban element that we can call "Operation Atocha."*

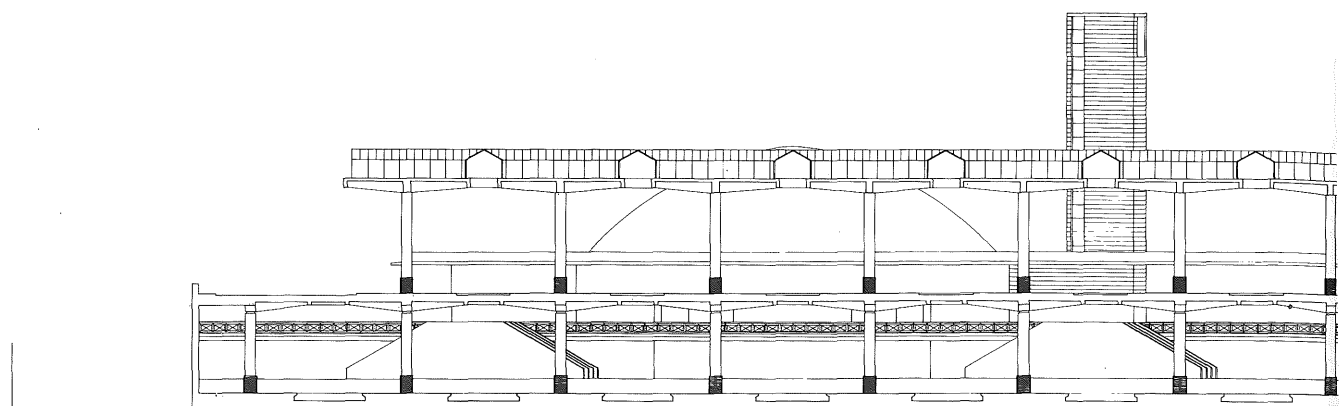
The old station canopy. The difficulty of the operation lay in the inclusion of the old station in the new complex.

The proposal envisages the preservation of Alberto del Palacio's old station canopy

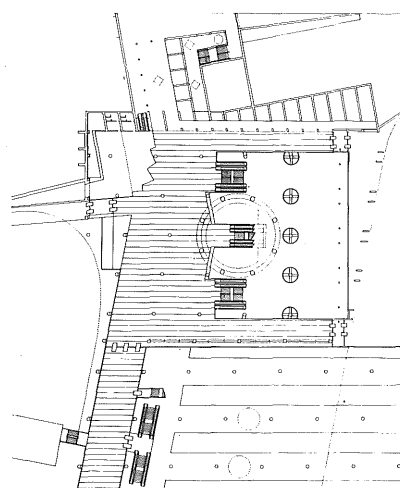
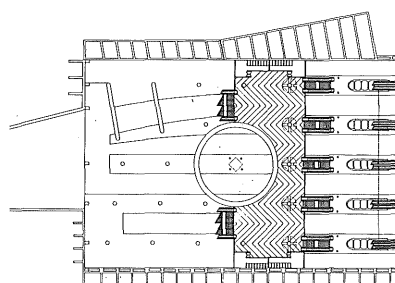
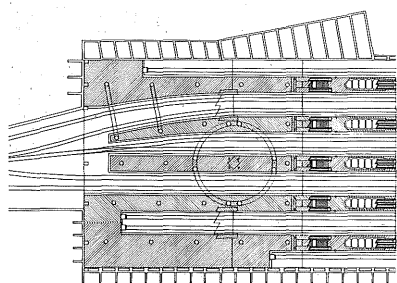


Veduta aerea e pianta alla quota dei binari,
a nord la stazione delle linee regionali,
a sud quella delle linee principali.

Aerial view and plan at track level,
with the regional line station to the north
and the main line station to the south.



LARGO RECORRIDO



Sezione attraverso il terminal principale e la rotonda e piante della rotonda ai diversi livelli.

Section through the main terminal and the rotunda and plans of the rotunda at different levels.

in its entirety, maintaining the services and activities that it has always had.

The station square. The evolution of the city has meant that what has always been a relatively low level with respect to the road system (the platforms are located at a height of 619.37 meters) is now disconnected from the streets that carry vehicular traffic (at heights that vary from 625.00 to 628.50 meters). This is made into a large open space, characterized by busy pedestrian traffic and a varied and rich commercial activity, as well as by the beauty of the old station, which is thus able to stand out in all its splendor.

Suburban station. The design for this new station is based on a clearly defined layout of the railroad lines, made up of ten tracks served by five platforms. The axes of this layout are a fixed datum of the project, as are the width of the platforms (7 meters) and the height of the railroad system (611.05 meters), determined by the Castellana tunnel into which the tracks converge, forming a fan.

It was necessary for the connection with the long-distance station (set at a height of 619.37 meters), subway station (620.00 meters), and bus station (628.50 meters) to coincide with the end of the

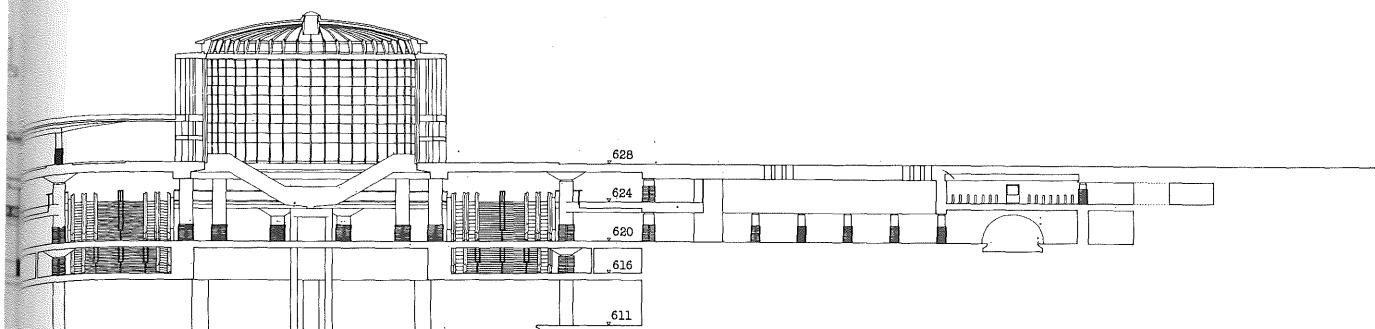
suburban station itself, so as to obtain a natural economy of movements.

Thus the end of the station becomes a "switch" that should be considered as the key architectural element providing a solution to the problem posed by Operation Atocha.

Long-distance station. The design of this station is based on a layout that has been defined in advance, consisting of fifteen tracks served by eight platforms with a width of ten meters and set at a height of 617.80 meters. The layout of the structure reflects the two key orientations: those established by the end of the old station and by the direction of the set of tracks on which the suburban station is built. Following these guidelines—which define the orthogonal axes of both stations—a slightly oblique grid is constructed, linking the two stations.

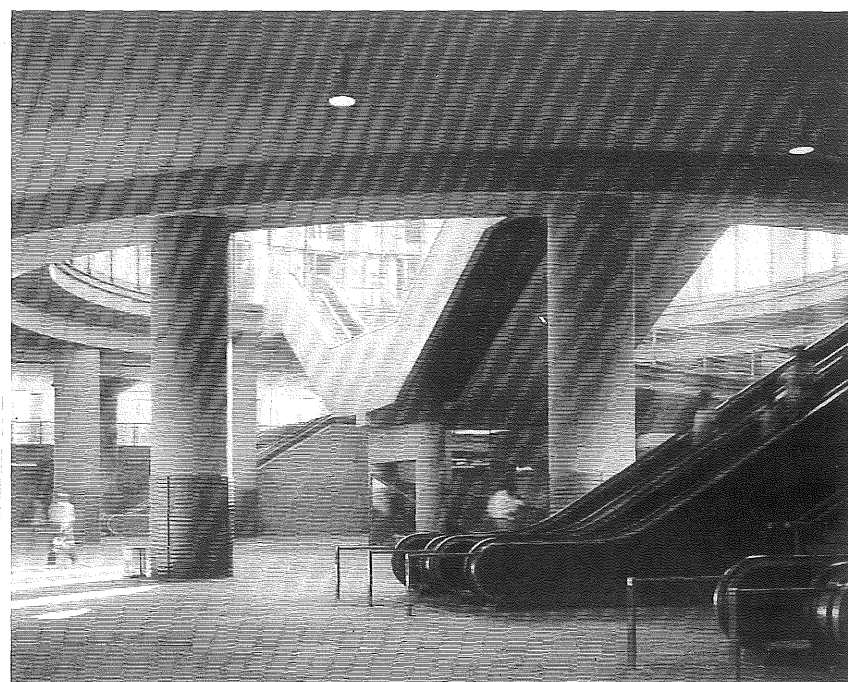
Parking facilities. The roof over the platforms of the suburban station (at a level of 624.30 meters) is turned into a parking lot with a capacity of 699 vehicles.

Two other parking lots connected with the long-distance station are planned: one in the arrival zone and the other on the entrance platform at a level of 628.37 meters, with space for 168 private vehicles.



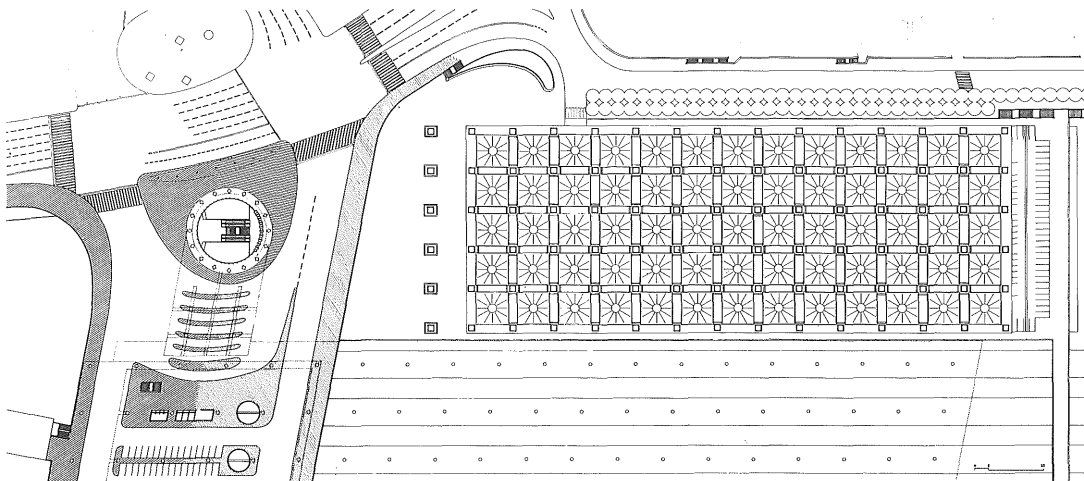
CERANIAS

METRO



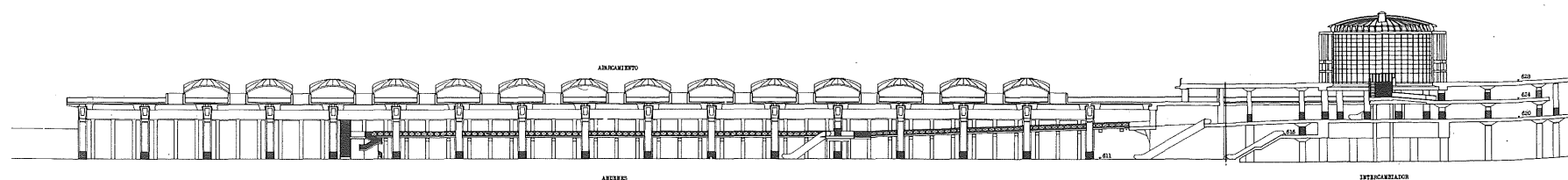
Scorci della rotonda che organizza gli accessi alle diverse parti del terminal.

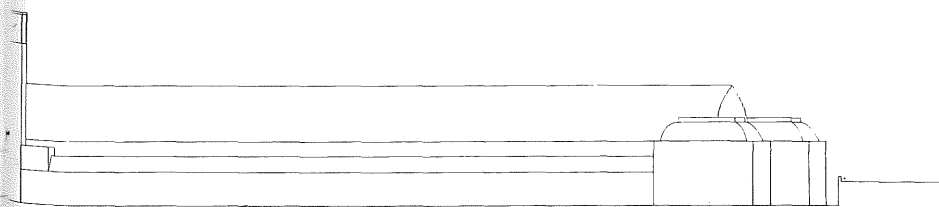
Views of the rotunda, which provides access to the different parts of the terminal.



Pianta e sezione attraverso
il terminal delle linee regionali
e veduta del parcheggio.

Plan and section through
the regional line terminal
and view of the car park.





ARTISTIA MARQUINERA

Veduta della piazza tra la
vecchia stazione e la città.

View of the square between
the old station and the city.